

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: Thomas GRASSER et al.

Title: SEAT BELT DEVICE

Appl. No.: Unassigned

Filing Date: Herewith

Examiner: Unassigned

Art Unit: Unassigned

CLAIM FOR CONVENTION PRIORITY

Commissioner for Patents
PO Box 1450
Alexandria, Virginia 22313-1450

Sir:

The benefit of the filing date of the following prior foreign application filed in the following foreign country is hereby requested, and the right of priority provided in 35 U.S.C. § 119 is hereby claimed.

- GERMANY Patent Application No. 102 36 858.9 filed 08/07/2002.

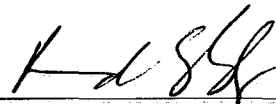
In support of this claim, filed herewith is a certified copy of said original foreign application:

Respectfully submitted,

Date

8/1/03

By



FOLEY & LARDNER
Customer Number: 22428



22428

PATENT TRADEMARK OFFICE

Telephone: (202) 672-5582


Facsimile: (202) 672-5399

Michael D. Kaminski
Registration No. 32,904
Howard N. Shipley
Registration No. 39,370
Attorney for Applicant

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung



 **Aktenzeichen:** 102 36 858.9

Anmeldetag: 7. August 2002

Anmelder/Inhaber: TAKATA-PETRI (Ulm) GmbH, Ulm/DE

Bezeichnung: Gurtvorrichtung

IPC: B 60 R 22/35

  Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 4. Juli 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

FAUST

Takata (Europe)

Vehicle Safety Technology GmbH

5

Gurtvorrichtung

Die Erfindung bezieht sich auf eine Gurtvorrichtung.

10 Bekannte Gurtvorrichtungen weisen Gurtsperren auf, mit deren Hilfe der Gurt bei einem ruckartigen Abrollen verrastet wird. Solche Gurtsperren weisen ein Sperrelement auf, dass bei einem ruckartigen Abrollen des Gurtes mit dem Rahmen der Gurtvorrichtung verrastet.

15 Bei solchen Gurtvorrichtungen ist jedoch ein unkontrolliertes Einsteuern des Sperrelementes in den Rahmen der Gurtvorrichtung auch bei schnellem Gurtbandrücklauf, d.h. beim schnellen Aufrollen des Gurtes, festgestellt worden.

20 Weiterhin bestehen solche Gurtvorrichtungen aus vielen Einzelteilen, so dass sie aufwändig und teuer in der Konstruktion und Herstellung sind.

25 Ein weiterer Nachteil ist, dass solche bekannten Gurtvorrichtungen ein schlechtes Ansprechverhalten aufweisen können, d.h. die Einsteuernwege und -zeiten bis zu einer Verriegelung der Gurtspindel sind lang.

30 Außerdem weisen die Gurtvorrichtungen oft eine hohe Geräuscentwicklung auf.

Die vorliegende Erfindung hat zur Aufgabe, sich dieser Problematik anzunehmen. Diese Aufgabe wird durch die in den unabhängigen Ansprüchen angegebene Erfindung gelöst. Vorteilhafte

Ausgestaltungen der Erfindung sind den Unteransprüchen zu entnehmen.

Erfindungsgemäss ist eine Gurtvorrichtung für ein Fahrzeug geschaffen, mit: einem Sicherheitsgurt; einer am Fahrzeugchassis drehbar befestigten Gurtrolle zum Auf- und Abrollen des Sicherheitsgurtes; einer ersten Sperrvorrichtung zur Verriegelung der Gurtrolle gegenüber einem Gurtrahmen; und einem an die Sperrvorrichtung gekoppelten Führungsstift, der innerhalb einer Führungskulisse zwischen einer ersten und einer zweiten Position beweglich geführt ist, wobei in der ersten Position die Gurtrolle gegenüber dem Gurtrahmen verriegelt ist, und in der zweiten Position eine Verriegelung der Gurtrolle gegenüber dem Gurtrahmen verhindert ist.

Mittels des Führungsstiftes kann erreicht werden, dass die Gurtrolle nur bei einem ruckartigen Abrollen des Gurtes, nicht aber bei einem ruckartigen Aufrollen blockiert.

Insbesondere wird der Führungsstift abhängig von der Drehrichtung der Gurtrolle in die erste oder die zweite Position bewegt. Damit kann bereits mittels der Drehrichtung ein ungewolltes Blockieren der Gurtrolle verhindert werden. Insbesondere wird dabei der Führungsstift bei Abrollen des Gurtes in die erste und bei Aufrollen des Gurtes in die zweite Position bewegt.

Vorzugsweise wird eine Überführung des Führungsstiftes in die zweite Position durch die bei der Drehung der Gurtrolle entstehenden Trägheitsmomente der ersten Sperrvorrichtung und/oder des Führungsstiftes bewirkt. In dieser Ausgestaltung werden folglich die bei Drehung der Gurtrolle wirkenden Kräfte genutzt, um eine Bewegung des Führungsstiftes in die zweite Position zu bewirken.

Die Führungskulisse kann einen Totgang aufweisen, in welchem der Führungsstift besagte zweite Position einnimmt. Bei Einnahme diese Position wird eine Zustandsänderung der ersten Sperrvorrichtung generell verhindert.

Die Führungskulisse kann senkrecht zur Drehachse der Gurtrolle verlaufen. Durch eine Anordnung der Führungskulisse senkrecht zur Drehachse können die bei der Drehung der Gurtrolle entstehenden Zentrifugalkräfte optimal zur Überführung des Führungsstiftes in die zweite Position ausgenutzt werden.

Insbesondere kann die Führungskulisse aus einem längeren und einem dazu im wesentlichen senkrechten kürzeren Kulissenabschnitt bestehen, wobei die erste Position sich am der Verbindungsstelle der beiden Abschnitte entgegengesetzten Ende des längeren Abschnittes, und die zweite Position sich am der Verbindungsstelle der beiden Abschnitte entgegengesetzten Ende des kürzeren Abschnittes befindet. Der längere Kulissenabschnitt dient somit zur Überführung des Führungsstiftes in die erste Position und damit zur Verriegelung der Gurtrolle. Der kürzere Kulissenabschnitt dient zur Überführung des Führungsstiftes in die zweite Position, in der eine Verriegelung der Gurtrolle verhindert wird. Die dazu nötigen Kräfte entstehen in beiden Fällen durch Drehung der Gurtrolle. Durch einen senkrechten Verlauf der Abschnitte relativ zueinander werden die zur Bewegung entlang des jeweiligen Kulissenabschnittes benötigten Kräfte optimal voneinander entkoppelt.

Vorzugsweise weist die Gurtvorrichtung weiterhin ein Federelement auf, das die erste Sperrvorrichtung und den angekoppelten Führungsstift in einer Ruheposition hält. Dadurch wird sichergestellt, dass der Führungsstift nach Stillstand der Gurtrolle nicht an einem der Enden der Kulissenabschnitte verharret, sondern unverzüglich in die Ruhestellung im Bereich der Verbindungsstelle der beiden Kulissenabschnitte zurückkehrt. Dies gewährleistet eine zuverlässige Funktion auch bei wiederholtem ruckartigen Auf- oder Abrollen des Gurttes in kurzen Abständen.

Das Federelement kann durch eine Spiralfeder oder eine Bügelfeder gebildet sein.

Die erste Sperrvorrichtung kann eine Sperrklinke aufweisen, die zur Verriegelung der Gurtrolle mit einem Rahmen der Gurtvorrichtung verrastbar ist.

Außerdem kann die Gurtrolle folgende zusätzliche Merkmale aufweisen: einen mit der Gurtrolle und der ersten Sperrvorrichtung verbundenen Flansch; ein drehbar am Fahrzeugchassis befestigten Sperrrad; und eine mit dem Sperrrad gekoppelten zweiten Sperrvorrichtung zur Verriegelung des Sperrrades bei einem ruckartigen Abrollen des Sicherheitsgurtes; wobei die Führungskulisse in dem Sperrrad vorgesehen ist, und der Führungsstift bei Verriegelung des Sperrrades durch weitere Drehung des Flansches und der ersten Sperrvorrichtung entlang der Führungskulisse in Richtung der ersten Position bewegt wird, wodurch eine Verriegelung der Gurtrolle durch die erste Sperrvorrichtung ausgelöst wird, und wobei der Führungsstift durch ruckartiges Aufrollen des Sicherheitsgurtes in Richtung der zweiten Position bewegt wird, wodurch eine Verriegelung der Gurtrolle durch die erste Sperrvorrichtung verhindert wird.

Die zweite Sperrvorrichtung kann durch eine Sperrklinke gebildet sein, die bei Überschreiten einer vorbestimmten Winkelbeschleunigung der Gurtrolle in Gurtabrollrichtung in eine Verzahnung eines Radkranzes eingreift, wodurch das Sperrrad gegenüber der Gurtrolle verriegelt wird, und bei weiterer Rotation der Gurtrolle gegenüber dem Sperrrad der Führungsstift innerhalb der Führungskulisse in die erste Position bewegt wird.

In einer weiteren Ausgestaltung weist die Gurtvorrichtung ein relativ zu der Gurtrolle um die Gurtrollenachse drehbares Trägheitsmassenelement auf, wobei die Führungskulisse in dem Trägheitsmassenelement vorgesehen ist, wobei bei Überschreiten einer vorbestimmten Winkelbeschleunigung der Gurtrolle das Trägheitsmassenelement gegenüber der Gurtrolle verdreht und der Führungsstift in der Führungskulisse von der ersten in die zweite Position bewegt wird.

Diese Ausgestaltung hat den Vorteil eines verminderten Teilebedarfs, so dass Herstellungsaufwand und -kosten reduziert sind.

Die Erfindung wird nun anhand von Ausführungsbeispielen in Bezug auf die Zeichnungen erklärt, und es zeigen:

Figur 1 schematisch den Querschnitt eines Teiles einer
5 Gurtvorrichtung;

Figur 2 schematisch die Einzelteile des in Figur 1 gezeigten Teiles in perspektivischer Ansicht;

10 Figur 3 schematisch eine perspektivische Ansicht weiterer Teile einer Gurtvorrichtung nach einer ersten Ausgestaltung der Erfindung;

Figur 4, 5 und 6 schematisch eine Draufsicht auf die in Figur 3
15 gezeigten Teile in verschiedenen Zuständen.

Figur 7 und 8 schematisch Teile einer Gurtvorrichtung nach einer zweiten Ausgestaltung der Erfindung; und

20 Figur 9 schematisch Teile einer Gurtvorrichtung nach einer dritten Ausgestaltung der Erfindung.

Figur 1 zeigt schematisch den Querschnitt eines Kraftbegrenzers für ein Gurtsystem. Figur 2 zeigt die Einzelteile des Begrenzers
25 in perspektivischer Ansicht. Der Kraftbegrenzer umfasst eine drehbare Spindel 1 mit einem Spindellager 2, auf der ein nicht gezeigter Haltegurt auf- und abrollbar ist. An dem einen entlang ihrer Drehachse liegenden Ende der Spindel 1 ist ein relativ zur Spindel 1 drehbarer Flansch 3 angeordnet. Ausserdem ist eine
30 Sperrklinke 4 zur Arretierung des Flansches gegenüber einem Gurtrahmen vorgesehen, beispielsweise bei einem ruckartigen Ausziehen des Gurtes.

Weiterhin ist ein Torsions- oder Drehstab 5 vorgesehen, der an
35 beiden Enden einen Zahnkranz aufweist, mittels derer der Drehstab 5 in entsprechenden Aussparungen der Spindel 1 bzw. des Flansches 3 verdrehsicher verankert ist. Der Drehstab 5 koppelt die Spindel 1 und den Flansch 3 miteinander, so dass im Ruhezustand des Begrenzers (d.h. in Abwesenheit eines Unfalls) die Spindel 1 und

der Flansch 3 gemeinsam um eine Drehachse 7 rotieren können, um den Gurt auf die Spindel 1 auf- oder von dieser abzurollen.

Figur 3 zeigt schematisch eine perspektivische Ansicht eines Sperrrades 10 und eines Radkranzes 11 einer Gurtvorrichtung nach einer ersten Ausgestaltung der Erfindung. Wie durch die Pfeile angedeutet wird der Radkranz 11 auf das Sperrrad 10 aufgesetzt. Alternativ kann das Sperrrad 10 auch auf den Radkranz 11 aufgesetzt sein.

10 Der Radkranz 11 ist gegenüber dem Gurtrahmen verriegelt, während das Sperrrad 10 gegenüber dem Gurtrahmen drehbar ist.

Die innere Umfangsfläche des Radkranzes 11 ist mit Zähnen 12 versehen, mit welchen eine zweite Sperrklinke 13 verrastet, wenn beispielsweise der Gurt ruckartig ausgezogen wird. Dazu ist die Sperrklinke 13 um eine auf der Grundfläche des Sperrrades 10 angeordnete Achse 14 herum drehbar gelagert. Die Achse 14 liegt außerhalb des Mittelpunktes der kreisförmigen Grundfläche des Sperrrades 10. Bei einem ruckartigen Auszug des Gurtes dreht sich die Sperrklinke 13 entgegen der Federkraft einer Feder 15 um die Achse 14 herum, so dass die Spitze 16 der Sperrklinke 13 mit den Zähnen 12 des Radkranzes 11 verrastet.

25 Das Sperrrad 10 ist mit dem Flansch 3 über eine nicht gezeigte Zugfeder verbunden. Im Normalbetrieb dreht sich das Sperrrad 10 mit der selben Geschwindigkeit wie der Flansch 3. Die Drehkraft wird dabei durch die Zugfeder übertragen. Wird der Gurt ruckartig ausgezogen, so verdreht sich die zweite Sperrklinke 13 um die Achse 14 herum und verrastet mit den Zähnen 12 des Radkranzes 11, wie oben beschrieben. Das mit dem Radkranz 11 verbundene Sperrrad 10 ist somit gegenüber dem Gurtrahmen verriegelt. Der Flansch 3 mit der ersten Sperrklinke 4 dreht sich nun entgegen der Federkraft der Zugfeder zusammen mit der Spindel 1 weiter.

35 Die erste Sperrklinke ist mittels eines Führungsstiftes 20 in einer Führungskulisse 18 in dem Sperrrad 10 geführt. Diese Führung bewirkt nichts, solange sich das Sperrrad 10 zusammen mit dem dem Flansch 3 mitdreht. Wird allerdings das Sperrrad 10 wie

beschrieben gegenüber dem Gurtrahmen verriegelt, so dreht sich der Flansch 3 zusammen mit der ersten Sperrklinke 4 gegenüber dem Sperrrad 10 weiter. Die erste Sperrklinke 4 dreht sich folglich relativ zu dem Sperrrad 10, wobei die Ausrichtung der ersten Sperrklinke 4 während dieser relativen Drehung nun durch die Führungskulisse 18 bestimmt wird. Dies führt dazu, dass die erste Sperrklinke 4 mit dem Rahmen der Gurtvorrichtung in Eingriff gebracht wird und somit eine weitere Rotation des Flansches 3 sowie der damit verbundenen Spindel 1 blockiert. Die Gurtsperre ist somit aktiv.

Figur 4 zeigt schematisch eine Frontalansicht des Sperrrades 10 mit auf die Achse 14 aufgesetzter Sperrklinke 13. Durch einen Pfeil 17 ist hier nochmals angedeutet, wie sich die Spitze 16 der Sperrklinke 13 nach außen bewegt, wenn ein durch das Verdrehen der Gurtrolle verursachtes Drehmoment auf die Sperrklinke 13 einwirkt, das größer ist als das durch die Rückhaltekraft der Feder 15 erzeugte Drehmoment.

In Figur 4 ist außerdem die Führungskulisse 18 deutlicher zu sehen. Innerhalb der Führungskulisse ist ein Führungsstift 18 geführt, der mit der ersten Sperrklinke 4 verbunden ist. Figur 4 zeigt den Führungsstift 20 in seiner Ruheposition. Die erste Sperrklinke 4 und damit der mit der ersten Sperrklinke 4 verbundene Führungsstift 18 werden durch ein nicht gezeigtes Federelement in Ruhestellung gehalten.

In Figur 5 zeigt ebenfalls schematisch eine Frontalansicht des Sperrrades 10, wobei hier der Führungsstift 20 an einem radial außen liegenden Anschlag 21 der Führungskulisse 18 anliegt. Das Verschieben des Führungsstiftes 20 entlang der Kulisse 18 wird bewirkt durch Blockieren des Sperrrades 10 relativ zum Flansch 3, wie oben beschrieben. Durch die relative Verdrehung des Flansches 3 zusammen mit der ersten Sperrklinke 4 wird der mit der ersten Sperrklinke 4 verbundene Führungsstift 20 entlang der Führungskulisse 18 relativ zum Sperrrad 10 verschoben, bis die erste Sperrklinke 4 mit dem Rahmen der Gurtvorrichtung verrastet und die Gurtsperre aktiviert.

Bei einem Lösen der Gurtsperre und einem Aufrollen des Gurtes wird die erste Sperrklinke 4 und damit auch der Führungsstift 20 durch die auf die erste Sperrklinke 4 wirkende Federkraft des erwähnten Federelementes wieder in die in Figur 4 gezeigte Ausgangslage zurückbewegt.

Umgekehrt, bei einer schnellen Spindelbewegung in Aufrollrichtung (d.h. in den Figuren 3 bis 5 im Gegenuhrzeigersinn) bewegt sich der Führungsstift 20 aufgrund der auf diesen sowie auf die damit verbundene erste Sperrklinke 4 wirkenden Zentrifugalkräfte in einen Totgang 22 der Führungskulisse 18. Der Totgang 22 bewirkt, dass sich die erste Sperrklinke 4 während der Aufrollbewegung nicht in den Rahmen einsteuern kann.

Sobald die Spindel 1 wieder zur Ruhe gekommen ist, wird die Sperrklinke über das erwähnte Federelement in die Ausgangsposition bewegt, wodurch auch der Führungsstift 20 wieder die in Figur 4 gezeigte Ruhestellung einnimmt.

Die Figuren 7 und 8 zeigen jeweils einen Teil einer Gurtvorrichtung nach einer zweiten Ausgestaltung der Erfindung. In dieser Ausgestaltung ist anstatt dem Sperrrad 10 und dem Radkranz 11 eine Trägheitsmasse 25 in Form einer Scheibe vorgesehen, die auf der Spindelachse 26 drehbar gelagert ist und durch ein vorgespanntes Federelement 27 indirekt in ihrer Ruhelage gehalten wird. Das Federelement ist einerseits mit der Spindelachse 26 und andererseits mit dem Führungsstift 20 gekoppelt.

Der Führungsstift 20 ist ebenso wie in der ersten Ausgestaltung mit der ersten Sperrklinke 4 gekoppelt und in einer Führungskulisse 18 in der Trägheitsmasse 25 geführt.

Das Federelement 27 ist so ausgelegt, dass dessen Federkraft bis zu einer definierten Winkelbeschleunigung die erste Sperrklinke 4 und die Trägheitsmasse 25 in der Ruhelage hält. Beim Überschreiten der Beschleunigungsschwelle tritt eine Relativbewegung zwischen der Spindel 1 und der Trägheitsmasse 25 auf. Dadurch wird der Führungsstift 20 in der Führungskulisse 18

verschoben und die erste Sperrklinke 4 in den Gurtrahmen eingesteuert.

5 Diese Ausgestaltung hat den Vorteil, dass die Anzahl der benötigten Einzelteile und damit die Kosten reduziert werden. Außerdem ergeben sich kurze Einsteuерwege und -zeiten bis zur Verriegelung der Spindel 1. Darüber hinaus ist die Geräuschentwicklung der ersten Sperrklinke 4 verringert.

10 Figur 9 zeigt eine Gurtvorrichtung nach einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung. In dieser Ausgestaltung wird der Führungsstift 20 mittels einer Bügelfeder 30 in der gezeigten Ruheposition innerhalb der Führungskulisse 18 gehalten. Die Bügelfeder 30 verhindert eine freie Bewegung des Führungsstiftes
15 und damit der ersten Sperrklinke 4, so dass damit neben einer ungewollten Verriegelung der Spindel 1 auch ein ungewolltes Klappern der Sperrklinke 4 oder des Führungsstiftes 20 verhindert wird.

20 Anzumerken ist, dass die Erfindung nicht auf die beschriebenen Ausführungsbeispiele beschränkt ist, sondern Modifikationen im Rahmen des durch die Ansprüche festgelegten Schutzbereiches umfasst.

Liste der Bezugszeichen

	1	Spindel
5	2	Spindellager
	3	Flansch
	4	erste Sperrklinke
	5	Drehstab
	7	Drehachse
10	10	Sperrrad
	11	Radkranz
	12	Zähne
	13	zweite Sperrklinke
	14	Achse
15	15	Feder
	16	Spitze der zweiten Sperrklinke
	17	Drehrichtung der zweiten Sperrklinke
	18	Führungskulisse
	20	Führungsstift
20	21	Anschlag
	22	Totgang
	25	Trägheitsmasse
	26	Spindelachse
	27	Spiralfeder
25	30	Bügelfeder

Takata (Europe)
Vehicle Safety Technology GmbH

Ansprüche

1. Gurtvorrichtung für ein Fahrzeug, mit:
einem Sicherheitsgurt;
einer am Fahrzeugchassis drehbar befestigten Gurtrolle zum Auf- und Abrollen des Sicherheitsgurtes;
einer ersten Sperrvorrichtung zur Verriegelung der Gurtrolle gegenüber einem Gurtrahmen; und
einem an die Sperrvorrichtung gekoppelten Führungsstift, der innerhalb einer Führungskulisse zwischen einer ersten und einer zweiten Position beweglich geführt ist, wobei in der ersten Position die Gurtrolle gegenüber dem Gurtrahmen verriegelt ist, und in der zweiten Position eine Verriegelung der Gurtrolle gegenüber dem Gurtrahmen verhindert ist.
2. Gurtvorrichtung nach Anspruch 1, wobei der Führungsstift abhängig von der Drehrichtung der Gurtrolle in die erste oder die zweite Position bewegt wird.
3. Gurtvorrichtung nach Anspruch 2, wobei der Führungsstift bei Abrollen des Gurtes in die erste und bei Aufrollen des Gurtes in die zweite Position bewegt wird.
4. Gurtvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, wobei eine Bewegung des Führungsstiftes in die zweite Position durch die bei der Drehung der Gurtrolle entstehenden Trägheitsmomente der ersten Sperrvorrichtung und/oder des Führungselementes bewirkt wird.

5. Gurtvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, wobei die Führungskulisse einen Totgang aufweist, in welchem der Führungsstift besagte zweite Position einnimmt.

6. Gurtvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, wobei die Führungskulisse senkrecht zur Drehachse der Gurtrolle verläuft.

7. Gurtvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, wobei die Führungskulisse aus einem längeren und einem dazu im wesentlichen senkrechten kürzeren Kulissenabschnitt besteht, und wobei die erste Position sich am der Verbindungsstelle der beiden Abschnitte entgegengesetzten Ende des längeren Abschnittes, und die zweite Position sich am der Verbindungsstelle der beiden Abschnitte entgegengesetzten Ende des kürzeren Abschnittes befindet.

8. Gurtvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, mit einem Federelement, das die erste Sperrvorrichtung und den angekoppelten Führungsstift in einer Ruheposition hält.

9. Gurtvorrichtung nach Anspruch 8, wobei das Federelement durch eine Spiralfeder gebildet ist.

10. Gurtvorrichtung nach Anspruch 8, wobei das Federelement durch eine Bügelfeder gebildet ist.

11. Gurtvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, wobei die erste Sperrvorrichtung eine Sperrklinke aufweist, die zur Verriegelung der Gurtrolle mit einem Rahmen der Gurtvorrichtung verrastbar ist.

12. Gurtvorrichtung nach Anspruch 1, mit:
einem mit der Gurtrolle und der ersten Sperrvorrichtung verbundenen Flansch;
einem drehbar am Fahrzeugchassis befestigten Sperrrad; und
einer an das Sperrrad gekoppelten zweiten Sperrvorrichtung zur Verriegelung des Sperrrades bei einem ruckartigen Abrollen des Sicherheitsgurtes;
wobei die Führungskulisse in dem Sperrrad vorgesehen ist, und der Führungsstift bei Verriegelung des Sperrrades durch weitere Drehung des Flansches und der ersten Sperrvorrichtung entlang der Führungskulisse in Richtung der ersten Position bewegt wird, wodurch eine Verriegelung der Gurtrolle durch die erste Sperrvorrichtung ausgelöst wird, und wobei der Führungsstift durch ruckartiges Aufrollen des Sicherheitsgurtes in Richtung der zweiten Position bewegt wird, wodurch eine Verriegelung der Gurtrolle durch die erste Sperrvorrichtung verhindert wird.

13. Gurtvorrichtung nach Anspruch 12, wobei die zweite Sperrvorrichtung durch eine Sperrklinke gebildet ist, die bei Überschreiten einer vorbestimmten Winkelbeschleunigung der Gurtrolle in Gurtabrollrichtung in eine Verzahnung eines Radkranzes eingreift, wodurch das Sperrrad gegenüber der Gurtrolle verriegelt wird, und bei weiterer Rotation der Gurtrolle gegenüber dem Sperrrad der Führungsstift innerhalb der Führungskulisse in die erste Position bewegt wird.

14. Gurtvorrichtung nach Anspruch 1, mit:
einem relativ zu der Gurtrolle um die Gurtrollenachse drehbaren Trägheitsmassenelement, wobei die Führungskulisse in dem Trägheitsmassenelement vorgesehen ist, wobei bei Überschreiten einer vorbestimmten Winkelbeschleunigung der Gurtrolle das Trägheitsmassenelement gegenüber der Gurtrolle verdreht und der Führungsstift in der Führungskulisse von der ersten in die zweite Position bewegt wird.

Takata (Europe)

Vehicle Safety Technology GmbH

Zusammenfassung

Die vorliegende Erfindung bezieht sich auf eine Gurtvorrichtung. Die Gurtvorrichtung weist eine Gurtrolle (1) sowie eine Sperrvorrichtung (4) zur Verriegelung der Gurtrolle (1) auf. Weiterhin weist die Gurtvorrichtung einen in einer Führungskulisse (18) verschieblich gelagerten Führungsstift (20) auf, der mit der Sperrvorrichtung (4) gekoppelt ist. Die Verschiebung des Führungsstiftes innerhalb der Führungskulisse (18) ist abhängig von der Drehbewegung der Gurtrolle (1). Je nach Positionierung des Führungsstiftes (20) in der Führungskulisse (18) wird als Folge der Ankopplung des Stiftes (20) an die Sperrvorrichtung (4) eine Verriegelung der Gurtrolle (1) bewirkt oder verhindert. Insbesondere kann somit sichergestellt werden, dass eine Gurtsperre nur bei Abrollen, nicht aber bei Aufrollen des Gurtes ausgelöst wird.

(Fig. 3)

Fig. 1

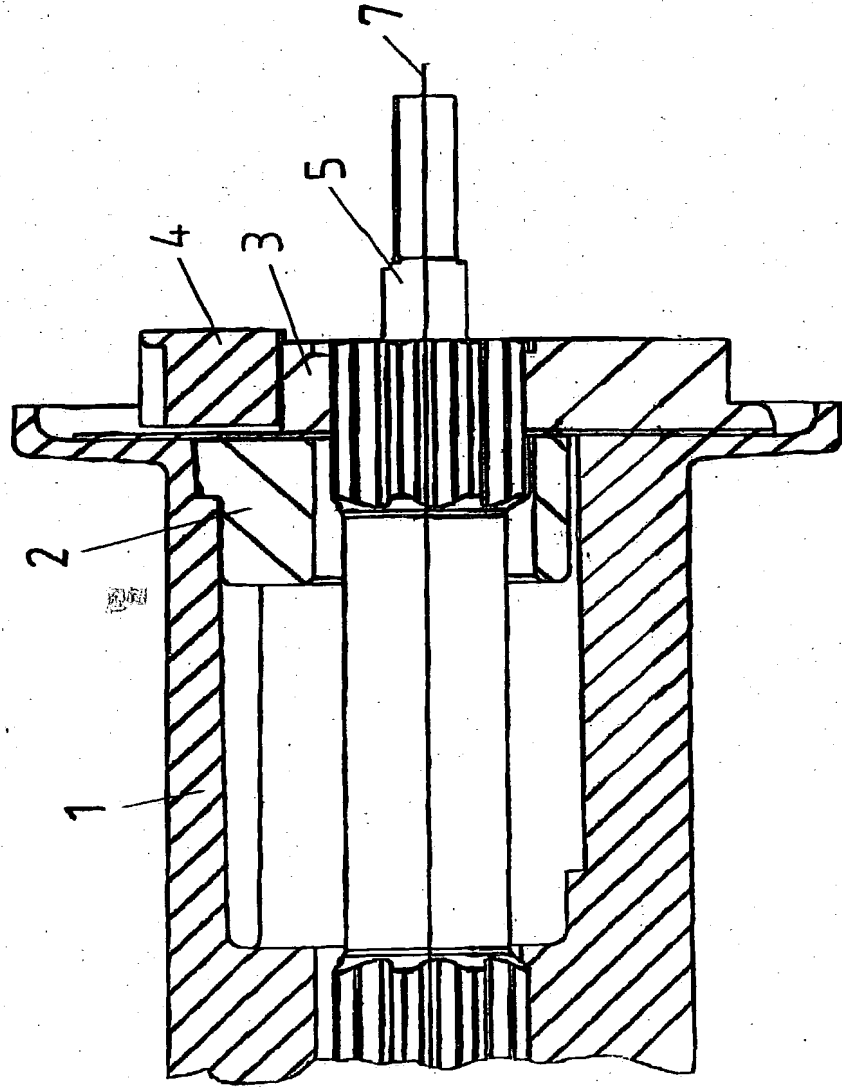


Fig. 2

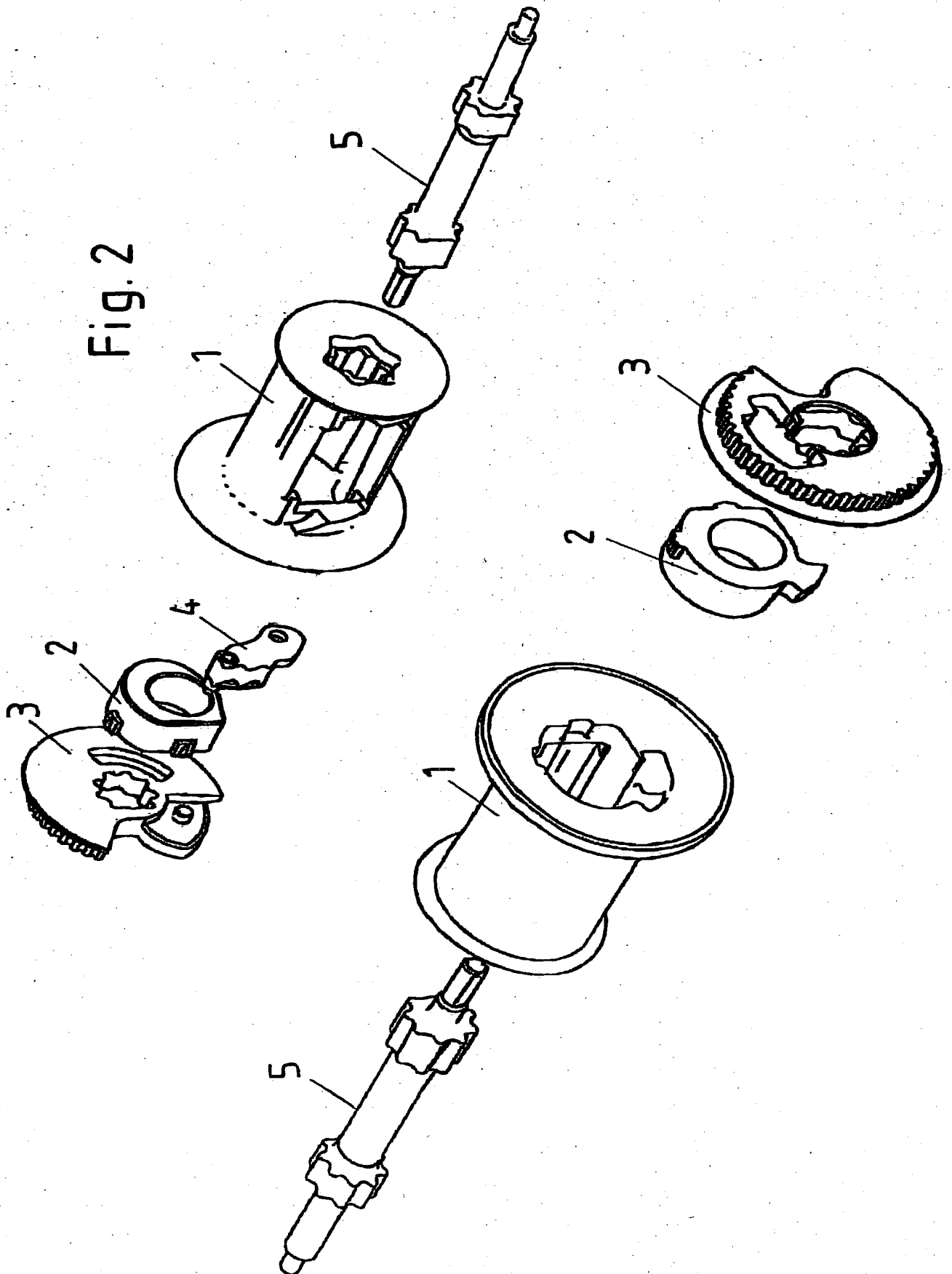


Fig. 3

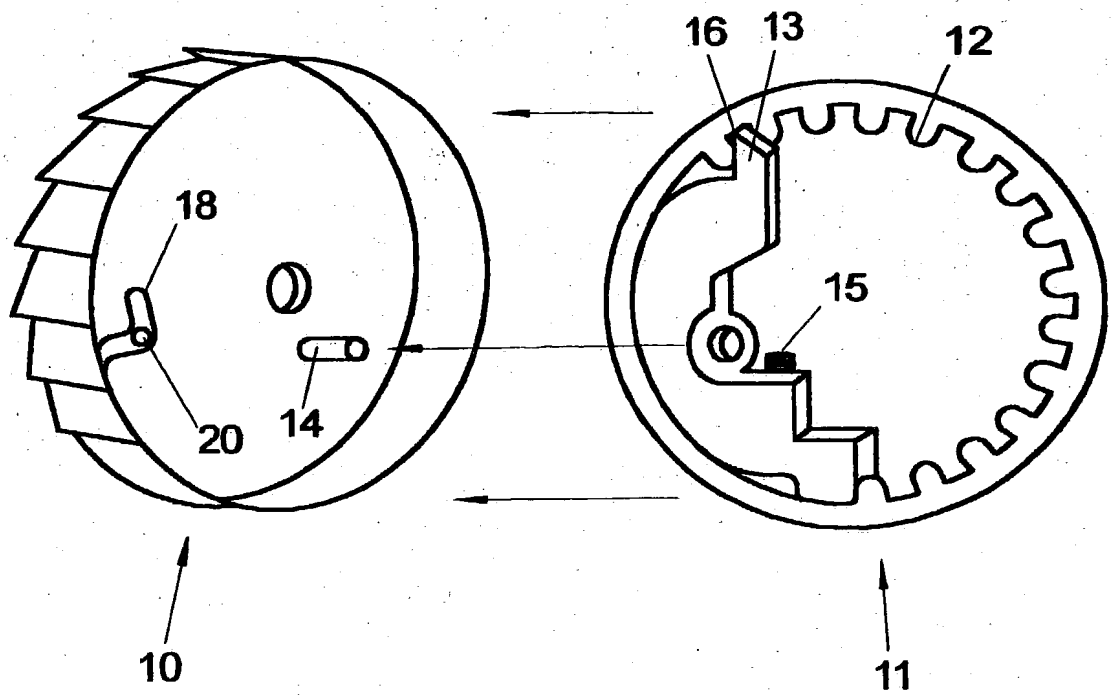


Fig. 4

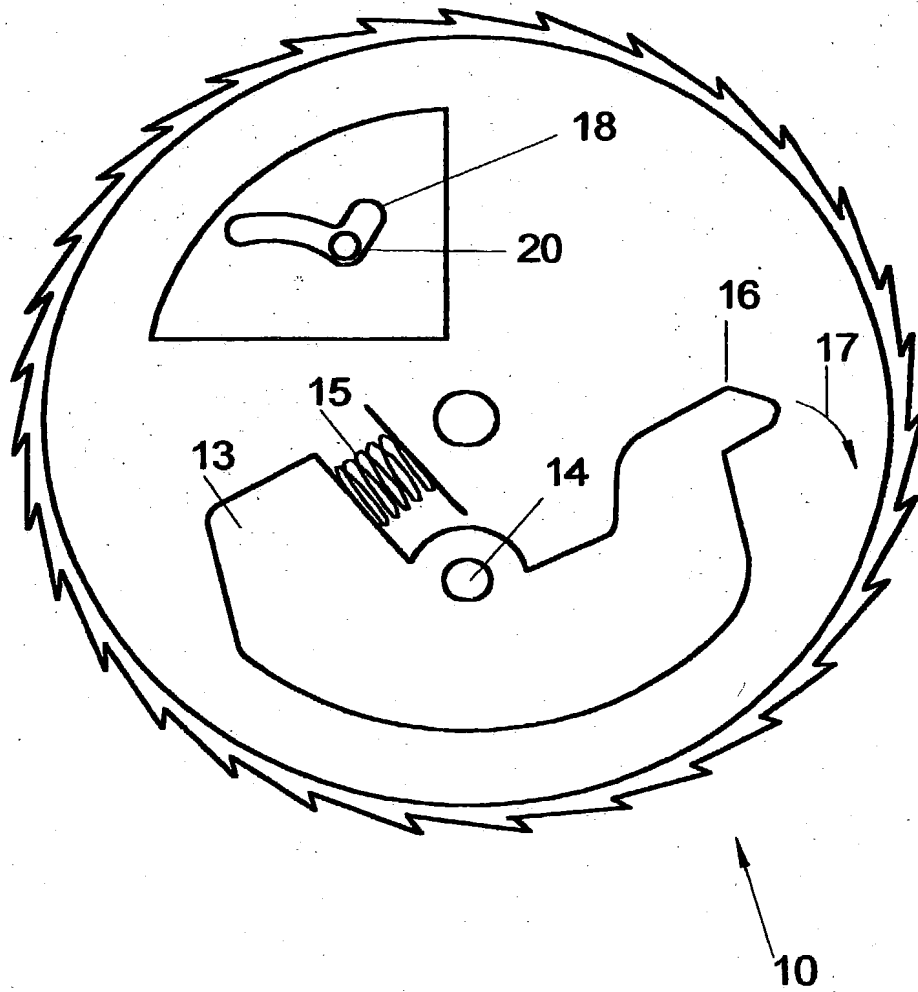


Fig. 5

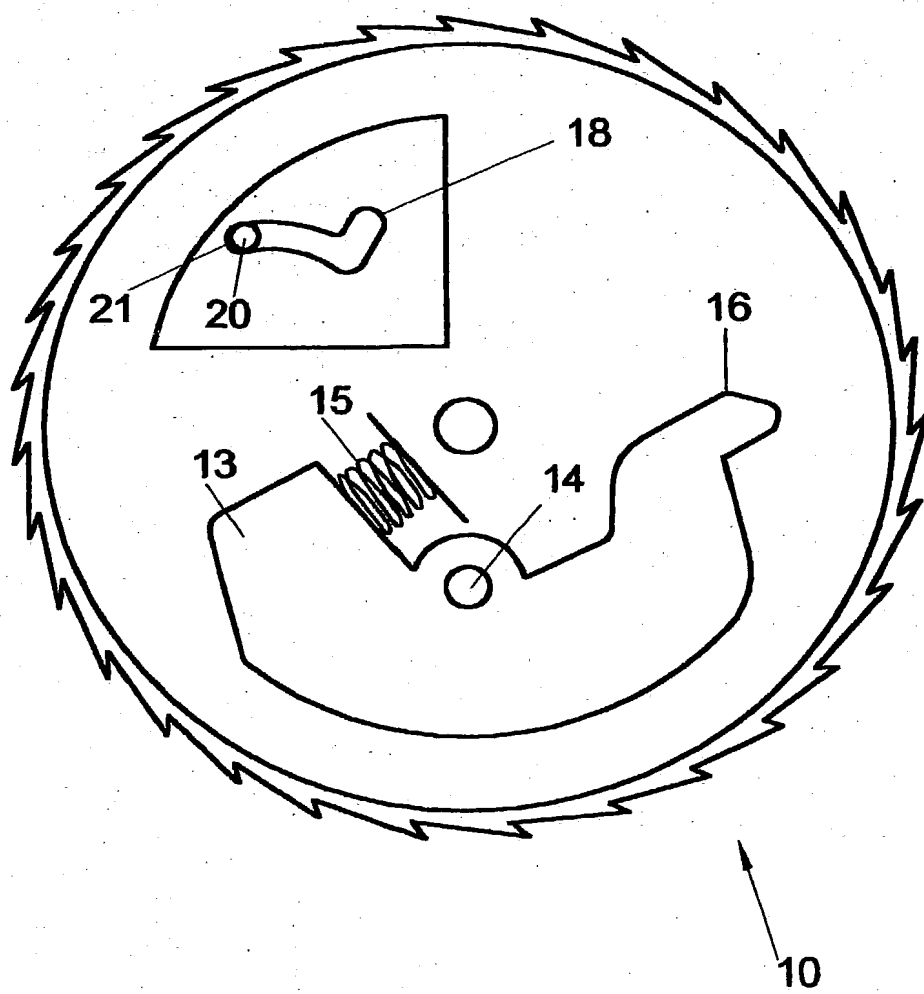


Fig. 6

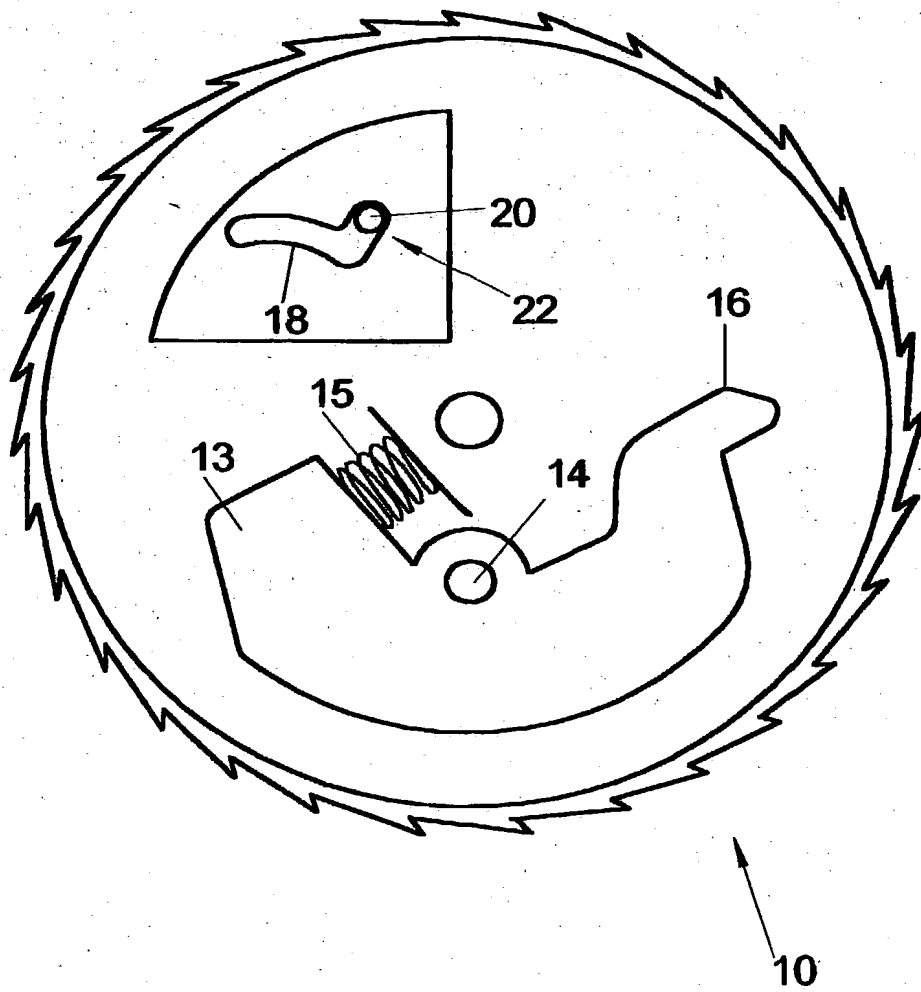


Fig. 7

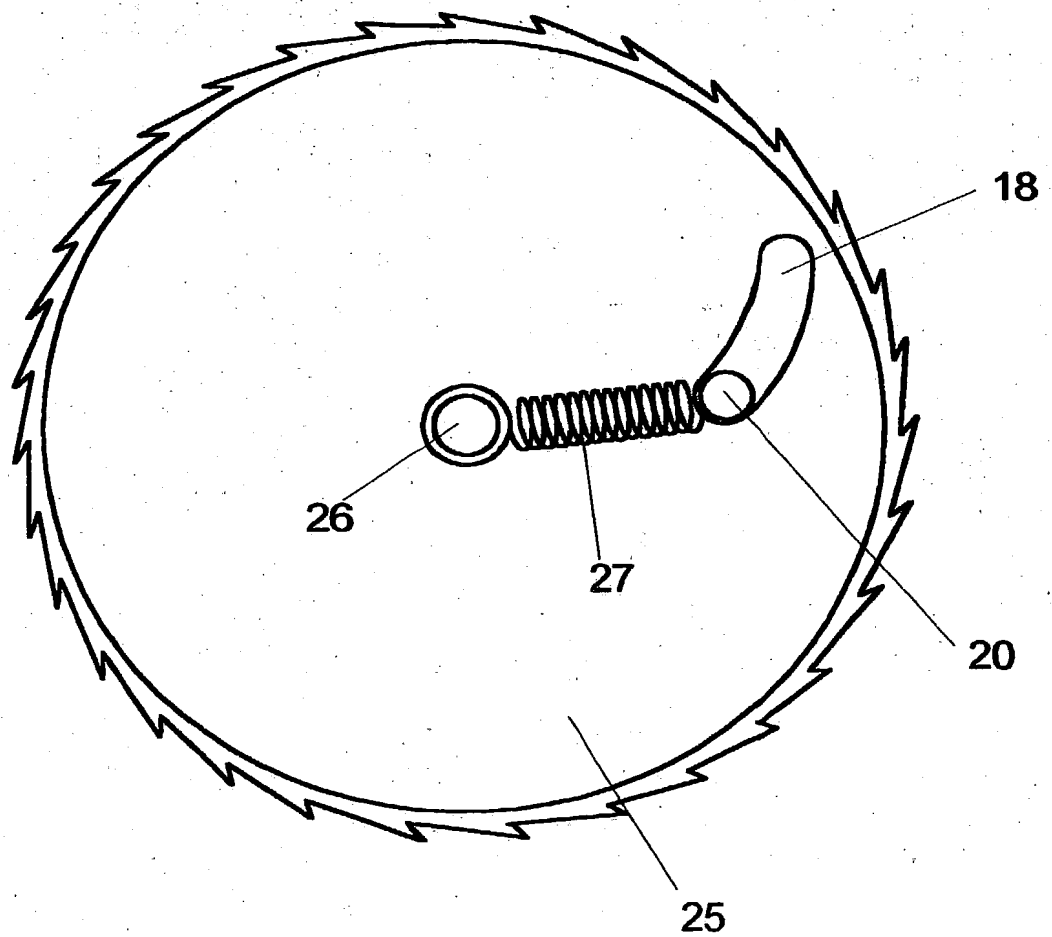


Fig. 8

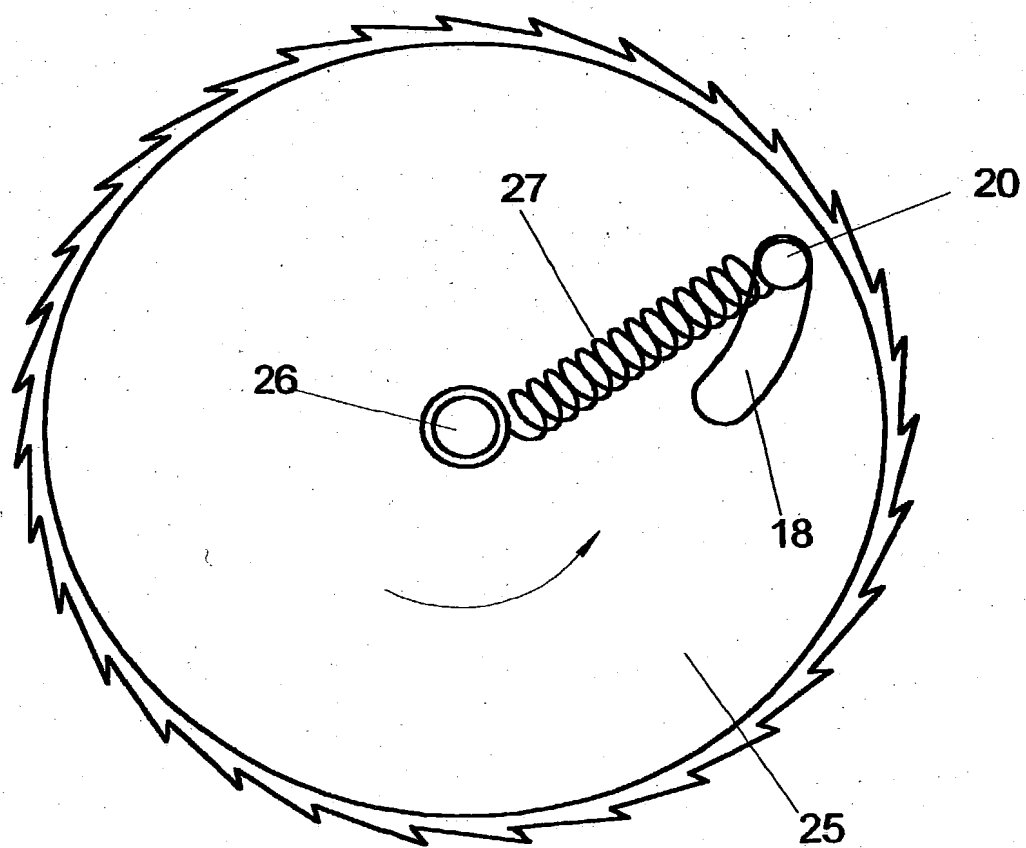
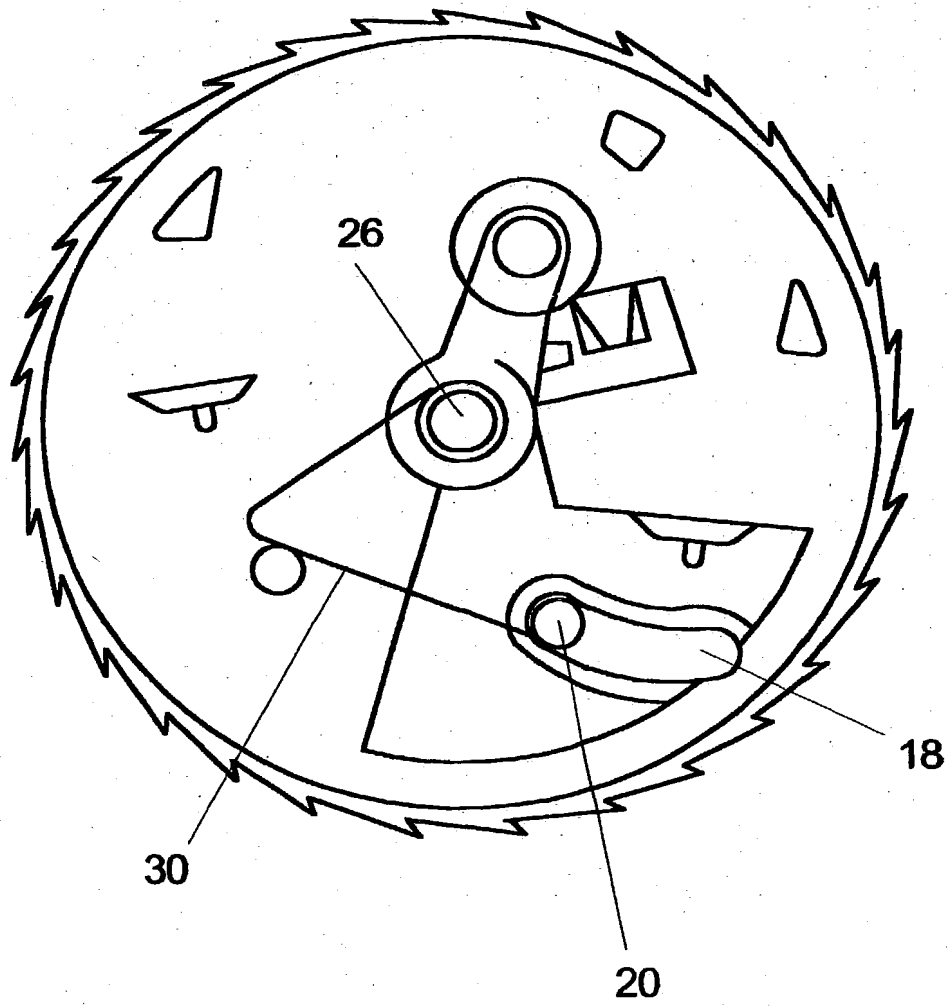


Fig. 9



Figur der Zusammenfassung

Fig. 3

